

**Sp.**

## **233. Nefndarálit**

[1. mál]

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samvinnunefnd samgöngumála hefur að venju fjallað um erindi þau sem Alþingi hafa borist um fjárframlög til stuðnings við rekstur flóabáta vegna vöru- og fólksflutninga á hinum einstöku svæðum, svo sem Faxaflóa, Breiðafirði, Ísafjarðardjúpi og til Vestmannaeyja, um Eyjafjörð allt til Grímseyjar og vegna samgangna milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar.

Enn fremur hefur nefndin fjallað um erindi er borist hafa vegna flutninga á landi, svo sem til rekstrar snjóþjónu eða vegna mikils snjóþjónusturs, þar sem erfitt reynist viðkomandi byggðarlögum að standa straum af þeim kostnaði, er þau verða að bera skv. snjóþjónustureglum Vegagerðarinnar. Þrátt fyrir að reglurnar hafi verið rýmkaðar á síðustu árum verða íbúar í snjóþjónungum héruðum fyrir verulegum kostnaði umfram aðra þegna þjóðfélagsins við að halda uppi nauðsynlegum samgöngum. Til að minnka þennan aðstöðumun hafa verið veitt á fjárlögum hvers árs fjárframlög til þeirra aðila, sem að dómi nefndarinnar eru verst settir að þessu leyti.

Nefndinni bárust umsóknir frá 54 aðilum. Halldór S. Kristjánsson deildarstjóri í samgönguráðuneytinu og Guðmundur Einarsson forstjóri Skipaútgerðar ríkisins mættu á fundum nefndarinnar og veittu henni margvíslegar upplýsingar, sem komu nefndinni að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir þeirra störf.

Skal nú gerð grein fyrir hinum einstöku þáttum, sérstaklega að því er hin stærri verkefni varðar, þ. e. flutninga á sjó. Hvort tveggja er, að til þeirra gengur mestur hluti þess fjármagns, sem nefndin úthlutar, og svo hitt, að um allt það er lýtur að sjóflutningum hefur nefndin fyllri upplýsingar, þó ýmsir aðrir aðilar, er styrks til landflutninga njóta, hafi einnig sent nefndinni greinargóðar upplýsingar um rekstur og annað er umsóknina varðar, og er það mikil breyting til bóta. Í mörgum þessum umsóknum kemur glöggt fram, hve aðstöðumunurinn er mikill hvað kostnað við allar samgöngur varðar, og er nefndinni fullkomlega ljóst að full ástæða væri að hafa þessa styrki verulega hærri til að minnka þennan aðstöðumun. En á hitt ber einnig að líta, að margir munu þeir vera, sem ekki eru betur settir, sem enga umsókn hafa sent.

Átta nýjar umsóknir bárust og varð nefndin við þeim að hluta til.

### **Akraborg.**

Á árinu 1980 varð hagnaður af rekstri Akraborgar 74 millj. kr. Eru þá reiknaðar tekjur vegna verðbreytinga 358,6 m. kr., en vaxtagjöld og gengismunur 348,7 millj. kr. Ríkisstyrkur það ár var 69,7 millj. kr. Samkvæmt rekstraryfirliti 1/1 til 30/8 1981 er hagnaður án fjármagnskostnaður 1 805 þús. kr., en vaxtagreiðslur 3 607 þús. kr., þar af vanskilavextir til Ríkisábyrgðasjóðs 3 507 þús. kr. Þannig kemur út rekstrarhalli upp á 1,8 millj. kr.

Eitt höfuðvandamál Akraborgar um þessar mundir er aðstaðan í Reykjavík, en mjög erfitt virðist að finna lausn á því máli án þess að það rekist á hagsmuni annarra skipafélaga.

Núverandi fyrirkomulag þrengir mjög að Skipaútgerð ríkisins. Nú eru uppi áform hjá hafnarstjóra Reykjavíkur um að snúa flotbryggjunni, sem Akraborg leggst að. Það leysir þetta vandamál aðeins að hluta, en veldur því, að setja þarf m. a. hliðarskrúfu á Akraborg og kosta þær breytingar 1,3—1,5 millj. kr. Hafnarstjórn virðist treg til að leggja í verulegan

kostnað vegna Akraborgar og kann niðurfelling vörugjalda á sínum tíma að ráða þar nokkru um. Á sínum tíma greiddi ríkissjóður kostnað við að koma upp flotbryggjunni í Reykjavík.

Í lok nóvember s. l. var skuld Akraborgar við Ríkisábyrgðasjóð 12,3 millj. kr., en á árinu hefur Skallagrímur h. f. greitt 1 250 þús. kr. til sjóðsins. Í ársbyrjun var skuldin 8,3 millj. kr. Vonlítið er að þessi skuld verði greidd upp með óbreyttum kjörum. Að mati undirritaðra er mjög brýnt að Alþingi og ríkisstjórn taki um það ákvörðun, hvernig skuldir fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð verða gerðar upp.

#### **Baldur.**

Áætlunarferðir Baldurs eru nú eingöngu á milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey. Þessar ferðir urðu alls 108 fyrstu 10 mánuði þessa árs. Farþegafjöldi var 6 300 manns og fluttar voru 1 164 bifreiðar.

Breyting varð á rekstri Baldurs þar sem hætt var við áætlunarferðir frá Reykjavík til Breiðafjarðarhafna 1. apríl s. l. Í athugun er að selja Baldur og kaupa nýtt og hagkvæmara skip, því rekstur hans hefur verið mjög erfiður undanfarin ár, og þar virðist engin breyting á.

Búið er að fresta 16 ára flokkunarviðgerð skipsins nokkrum sinnum og liggur ekki fyrir, hvort hægt verður að komast hjá því, að hún verði framkvæmd á næsta ári, en það væri mjög óheppilegt, ef svo færi, að það yrði síðasta rekstrarár skipsins, eins og að er stefnt.

#### **Fagranes.**

Samkvæmt áætlun um tekjur og gjöld til ársloka er gert ráð fyrir að halli verði á rekstrinum að fjárhæð 332 þús. kr., sem svarar til 16% af tekjum fyrirtækisins. Er hér um að ræða mjög versnandi afkomu frá fyrra ári, en þá varð um 99 þús. kr. halli á venjulegri starfsemi fyrirtækisins, áður en tekið var tillit til fjármagnstekna og gjalda.

Aðalástæðan fyrir þessari niðurstöðu er að vegna strands bátsins í lok fyrra árs varð nauðsynlegt að framkvæma kostnaðarsama viðgerð.

Heildarviðgerðarkostnaðurinn varð 400 878 kr. (40 millj. g. kr.), þar af vegna strandsins um 270 000 kr.

Jafnframt reyndist nauðsynlegt að taka bát á leigu til þess að halda uppi nauðsynlegum ferðum og kostaði það útgerðina 80 613 kr.

Enda þótt tekjur bátsins hafi orðið þó nokkru hærri en reiknað var með, einkum vegna aukaferða (sumarferða) með skemmtiferðamenn á Hornstrandir, tókst ekki að grynnna á skuldum bátsins á árinu.

Á síðasta ári skipaði ráðuneytið nefnd til þess „að gera tillögur um samræmdar aðgerðir á sviði samgöngumála á Vestfjörðum, m. a. með tilliti til heilsugæslu“. Meðal verkefna þessarar nefndar er að taka til athugunar þjónustuhlutverk bátsins og hugsanlega endurnýjun hans.

Ljóst er, að ekki er hægt að gera tillögur um framtíðartilhögun þessarar þjónustu fyrr en nefndin hefur skilað álit.

#### **Hríseyjarferja.**

Eins og kunnugt er var ný ferja tekin í notkun fyrir tveimur árum. Með umsókn um styrk fyrir næsta ár fylgdi rekstraryfirlit fyrir átta mánuði þess árs. Það yfirlit sýnir halla upp á **25 300 kr.** Samkvæmt upplýsingum frá rekstraraðila var hallinn orðinn um 30 000 kr. í lok nóvember s. l.

Gjaldskrá fyrir ferjubátinn Sævar var hækkuð tvisvar á þessu ári. Í byrjun ársins samþykkti ráðuneytið þá tillögu útgerðar bátsins, að gjöld yrðu tvöfölduð, en jafnframt að gefin yrðu út afsláttarkort handa eyjarbúum (30% lægri gjöld).

Hinn 6. nóv. s. l. heimilaði ráðuneytið 20% hækkun gjaldskrár ferjunnar.

Í ár var veittur stofnstyrkur, sem ganga átti til greiðslu afborgana og vaxta af lánnum hjá Framkvæmdasjóði. Fjárhæðin í ár, 996 000 kr., reyndist ekki nógu há, því nú um áramótin eru í vanskilum 273 878,17 kr., sem greiða þarf í byrjun næsta árs, ásamt áætluðum afborgunum og vöxtum á næsta ári.

### Um rekstur Drangs 1981.

Til loka október s. l. hafði Drangur flutt 1 182 farþega og 3 536 tonn af vörum. Allt árið í fyrra voru fluttir 1 420 farþegar og 3 527 tonn af vörum.

Samkvæmt áætlun um reksturinn út þetta ár er gert ráð fyrir að hann skili afgangi að fjárhæð 534 800 kr., sem er um 770 þús. kr. betri afkoma en gert var ráð fyrir í rekstraráætlun ársins, sem gerð var í lok síðasta árs.

Helstu ástæður þessa eru eftirfarandi:

- a) Farmgjöld og fargjöld skiluðu verulega meiri tekjum en reiknað var með, eða 921 þús. kr. í stað 558 þús. kr., þ. e. **363 þús. kr.** meiri tekjum.
- b) Frestað var viðgerð á skipi og vél og svarar það til **267 þús. kr.** útgjaldaminnkunar.

Á síðasta aðalfundi Drangs var ákveðið að kaupa skip frá Noregi í stað gamla Drangs, sem nú er 22 ára gamall. Með bréfi til samgönguráðuneytisins, dags. 17. f. m., fór fyrirtækið fram á heimild til þessara skipakaupa. Dauðvigt (Dead Weight) þessa nýja skips er 300 tonn, en það mælist 50 brúttótonn. Áhöfn skipsins verður aðeins 4 menn. Það er með skutbrú og bómu með 56 tonna lyftigetum. Farþegarymi er fyrir 60 farþega. Kaupverð skipsins er, að viðbættum nauðsynlegum breytingarkostnaði, 8 300 000 Nkr., eða um 11,7 millj. kr.

Samkvæmt kaupsamningi, sem gerður var 30. okt. s. l., með fyrirvara um samþykki stjórnvalda, á kaupverðið að greiðast þannig:

a) 20% útborgun við afhendingu (1 660 000 Nkr.)	millj. kr. 2,4
b) Lán til 6,5 ára á 8,5% vöxtum, sem tryggt yrði með 1. veðrétti í bátum (3 500 000 Nkr.)	4,9
c) Lán til 5 ára á 16% vöxtum, sem tryggt yrði með 2. veðrétti (3 140 000 Nkr.)	4,4

Alls 11,7

Hluthafar hafa samþykkt að mæta útborgun með því að auka hlutafé fyrirtækisins í réttum hlutföllum. Með bréfi til ráðuneytisins, dags. 17. f. m., hefur Saltsalan h. f. og Jón Steindórsson, framkvæmdastjóri Drangs h. f., óskað eftir því að kaupa hlut ríkissjóðs í aukningu hlutafjár í félaginu, alls 1,5 millj. kr. Jafnframt hefur komið til tals, að þessir aðilar keyptu fleiri bréf af ríkissjóði.

Með bréfi til fyrirtækisins, dags. 25. f. m., samþykkti samgönguráðuneytið fyrir sitt leyti umrædd skipakaup, „enda fáist nauðsynlegar heimildir til lántöku og að útborgun kaupverðs verði fjármögnuð með hlutafjárukningu án þátttöku ríkissjóðs.“

Framkvæmdastjóri fyrirtækisins hefur óskað eftir því að fá á greiðslutíma lánanna stofnstyrk til að standa undir greiðslum afborgana og vaxta.

### Herjólfur.

Upplýsingar úr bókhaldi fyrirtækisins eru aðeins fyrir hendi fyrir hálf þetta ár, þannig að erfitt er um samanburð milli ára. Til grundvallar fjárhagsáætlun eru því lagðar niðurstöður bókhalds félagsins fyrir tvo fyrstu ársfjórðunga 1980.

Í skýrslu endurskoðanda fyrirtækisins segir svo um forsendur rekstraráætlunar 1982:

„Rekstraráætlun ársins 1982 er þannig unnin, að gjöldin eru framreiknuð til 12 mánaða að viðbættum 10% til nálgunar á verðhækkunum sem verða á árinu. Tekjurnar eru meðhöndlaðar á sama hátt. Rekstraráætlun ársins 1982 er síðan framreiknuð um 33%, en það mun verða sami stuðull og ríkisstjórnin notar við sína fjárlagagerð.“

Ekki er tekið tillit til frekari uppbyggingar fyrirtækisins í rekstraráætlun þessari.

Heildargjöld Herjólfss urðu á árinu 1980 7,7 millj. kr. Halli á rekstrinum varð 1,7 millj. kr. Ríkisframlag til rekstrarins var á því ári 2 millj. kr., þannig að um 300 þús. kr. fóru til greiðslu uppsafnaðs halla fyrri ára.

Á þessu ári er rekstrarhalli fyrirtækisins án afskrifta og fjármagnskostnaðar af stofnlán-um og til Ríkisábyrgðasjóðs áætlaður 2,5 millj. kr. eða um 47% hærri í krónutölu en á árinu 1980.

Samkvæmt fjárlögum í ár er framlag til rekstrarins 3,4 millj. kr. 900 þús. kr. skila sér þá til greiðslu skulda, sem hallarekstur fyrri ára hefur valdið.

Um næstu áramót næst það markmið, að fjármagnaður hefur verið skuldahali síðustu ára með framlögum úr ríkissjóði. En þrátt fyrir það er veltufjárstaða fyrirtækisins afar slæm, enda þótt skuld við Ríkisábyrgðasjóð sé ekki meðtalin.

Að lokum skal hér farið nokkrum orðum um skuldir fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð.

Skuldin nam 36,6 millj. kr. í lok nóvember s. l. og hafði þá hækkað úr rúmum 20 millj. kr. á árinu.

Sem fyrr er það mat undirritaðra, að Alþingi og ríkisstjórn verði að taka ákvörðun um hvernig gera eigi upp áfallnar skuldir fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð og hvernig standa eigi að greiðslu afborgana og vaxta á næstu árum.

#### **Mjóafjarðarbátur.**

Bátur þessi fer tvær ferðir í viku milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar, og einnig tvær ferðir að Dalatanga þegar landleiðin er ófær, sem er að jafnaði í 4—6 mánuði á ári.

Nýr bátur var keyptur árið 1978 og er mestur hluti kaupverðs enn ógreiddur. Bátur þessi er eina samgöngutækið við Mjóafjörð mestan hluta ársins.

Málefni annarra flóabáta verða ekki rakin hér, enda er um að ræða smáar upphæðir er til þeirra fara, en þeir eru Dýrafjarðarbátur, Langeyjarnesbátur og Mýrabátur.

Við umfjöllun málsins kom fram, að æskilegt væri að samgönguráðuneytið reyndi að fylgjast með því, hvernig þeir fjármunir nýtast þeim byggðarlögum, sem fá fjárframlag eftir tillögum nefndarinnar, til að fá vísbendingu um, hvort þeir fjármunir mundu geta komið að meiri notum eftir öðrum leiðum.

Mjög ítarlega var fjallað um hverja umsókn og náðist full samstaða um hverja fjárveitingu í nefndinni.

Samkvæmt greinargerð þeirri, er nefndarálitnið greinir, leggur samvinnunefnd samgöngumála til að á fjárlögum 1982 verði veittar samtals 17 296 000 kr., sem skiptast svo sem lagt er til á þingskjali 234.

Alþingi, 17. des. 1981.

Stefán Valgeirsson,  
form. Nd.-nefndar, frsm.  
Egill Jónsson,  
fundaskr. Ed.-nefndar.  
Sigurður Óskarsson.  
Stefán Guðmundsson.  
Stefán Jónsson.

Eiður Guðnason,  
form. Ed.-nefndar.  
Skúli Alexandersson.  
Árni Gunnarsson.  
Friðjón Þórðarson.  
Guðm. Karlsson.

Alexander Stefánsson,  
fundaskr. Nd.-nefndar.  
Halldór Blöndal.

Jón Helgason.  
Lárus Jónsson.